已結束基金清理或結束整理期間收支之查核。

三、附屬單位決算非營業部分

交通局主管僅作業基金－臺北市公有收費停車場基金 1 個單位，茲將 109 年度決算審核結果說明如次：

（一）計畫實施之查核

營運計畫主要有管理收入（停車場營運）、其他勞務收入、權利金收入（停車場委託經營）及雜項業務收入等 4 項，實施結果，計有其他勞務收入、停車場委託經營權利金收入及雜項業務收入等 3 項，或因警察局交通警察大隊執行違規停車拖吊車輛較預計減少；或因應嚴重特殊傳染性肺炎疫情配合政策減免租金，委外權利金收入隨減；或受實際裁罰金額較預計減少等影響，致未達預計目標。

（二）餘絀之審定

決算審核結果，審定賸餘 17 億 2,084 萬餘元，較預算賸餘 17 億 8,066 萬餘元，減少 5,981 萬餘元，約 3.36％，主要係委託經營之停車場，因應嚴重特殊傳染性肺炎疫情，配合政策提供減免租金措施，權利金收入較預計減少所致。

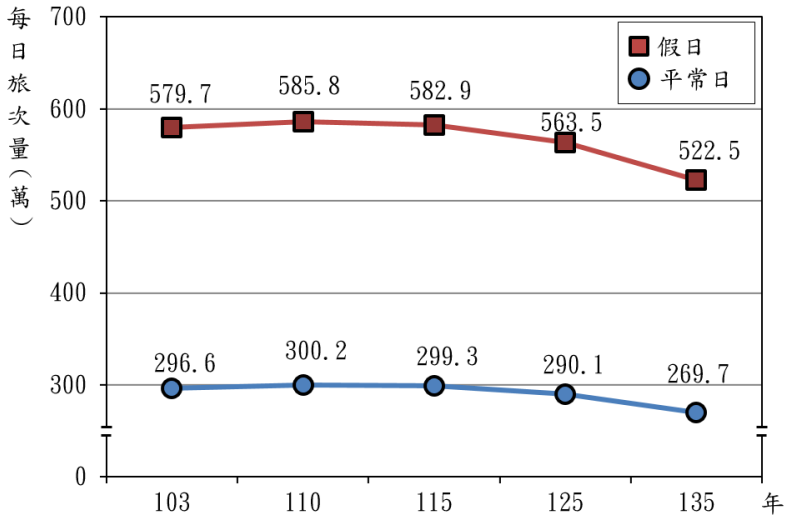
四、重要審核意見

（一）為因應南港區旅運需求，規劃辦理南港轉運站興建營運移轉案，惟可行性評估作業及興建營運前之計畫土地運用未臻周妥，另招商範圍縮減後商三站未來使用規劃未臻明確，均待檢討改善。

公共運輸處（下稱公運處）為因應南港區依「臺北東區門戶計畫」開發後衍生之旅次需求，並分散臺北車站周邊交通負荷，辦理「臺北市南港轉運站興建營運移轉案」，規劃將南港轉運站分設於 3 處，包括位於臺鐵南港車站西側用地之西站、東側用地之東站，以及東站隔壁街廓商三用地之商三站，其中東站規劃採 BOT（Build 興建、Operate 營運、Transfer 移轉）、西站及商三站採 OT（Operate 營運、Transfer 移轉）方式進行招商，民間投資金額 82.4 億元，特許期間 50 年。經查執行情形，核有：1.公運處辦理可行性評估作業，未督促承商依人口及社經變動情形適時檢討交通轉運需求，亦未正視可行性評估審查委員提出以 97 年資料推估將與現實有落差，應審慎評估調整模型之意見，致高估客運旅次、月台需求及自償能力，連帶影響民間參與意願，延宕辦理時程，且致部分計畫土地閒置經年；2.規劃南港轉運站興建營運前東站土地之使用事

宜，未考量停車管理工程處提出東站用地附近應無大客車停車需求等意見，並審酌臺北市汽機車停車供需調查結果，即闢建僅供西站大客車使用之停車場，致西站實際營運月台與備用停車（調度）月台配置欠當，且該大客車停車場使用率甚低；3.本案招商3次均無申請人後，公運處改為東站獨立招商，並規劃商三站暫供公車、客運業者調度使用，長期則仍作為轉運站，惟參酌交通部運輸研究所108年研究報告內容，預估110年以後小客車於城際運輸市場市占率高達7成以上，且城際運輸旅次需求持續下降（圖1），顯示該處未能審慎檢討評估商三站未來轉運需求與使用用途等情事，經分別函請臺北市政府及公運處檢討改善。據復：1.嗣後將詳實納入未來趨勢，審慎依最新資料估算檢視，並依審查委員意見要求廠商逐項檢討說明，以更精準推估未來需求，順利完成招商；2.經檢討該大客車停車場平日使用率較低，未來闢建轉運站將邀集客運業者共同評估大客車停車需求，並適度納入汽、機車停車需求，另東站基地已點交予最優申請人，於動工興建前將短暫作為汽、機車停車場使用；3.商三站短期規劃為市區電動公車調度站，預計116年完成都市更新，該處取得毛胚屋後，相關空間將作為調度站之監控空間、司機休息室等彈性運用，避免閒置；至長期規劃，商三站未來仍將回歸為轉運站，後續若因外在環境及政策需求大幅改變，再予調整修正計畫內容。

圖1　假日及平常日各年期旅次產生量



資料來源：「第5期整體運輸規劃研究系列－供需預測分析」報告，交通部運輸研究所，108年6月出版。

（二）為推廣綠運輸、改善都市環境污染，賡續委託廠商營運管理公共自行車租賃系統並提出升級計畫，惟未妥適處理不同縣市系統相容互通及借還問題，且報廢作業亦未周妥，有待檢討改善。

交通局為推廣綠運輸、改善都市道路交通擁擠及減少環境污染，前委託廠商於臺北市區建置400座租賃站，提供13,072輛YouBike公共自行車供民眾騎乘作為短程接駁交通工具，嗣為延續公共自行車租賃服務，規劃辦理「臺北市公共自行車租賃系統營運管理」採購案，契約金額